

But¹ CLUB

et

NUMÉRO SPÉCIAL TOUR DE FRANCE

établi à l'aide
des archives

LE MIROIR
DES SPORTS



16
PAGES

UNE IMAGE A LA GRANDEUR DU TOUR...

La cascade des Scaffarels, site admirable de beauté que les concurrents du Tour n'ont pas le loisir de contempler, mais dont ils ressentent la fugitive fraîcheur

10 frs

Afrique du Nord - Avion : 12 frs

CES DIX HOMMES PORTERONT



ÉMILE IDÉE

Né le 19 juillet 1920, à Nouvion-le-Comte (Aisne). Palmarès : Vainqueur Ronde du Carnaval, Critérium national. Deuxième : Paris - Tours à

un pneu du vainqueur Albéric Schotte. Est redevenu le grand crack de 1942. N'a pas déçu son directeur sportif Francis Péliissier qui lui accorde toute sa confiance pour la « Grande aventure ». Un routier complet par excellence.



L. BOBET

Né le 12 mars 1925, à Saint-Méen-le-Grand (Ille-et-Vilaine). Palmarès : Vainqueur Championnat de France amateur et indépendant 1946,

Boucles de la Seine avec 6' d'avance sur Aubry et Teisseire. A enthousiasmé Léo Véron en parcourant 60 kilomètres en solitaire dans les Boucles de la Seine, la course qui lui valut d'être retenu. Le benjamin de l'équipe tricolore.



H. MASSAL

Né le 1^{er} mai 1921, à Béziers (Hérault). Palmarès : Vainqueur du Circuit des Six-Provinces. Deuxième : Critérium d'Aix et aussi qua-

trième de Paris - Tours. Un homme complet, petit gabarit, coureur à la valeur certaine. Ne s'avoue jamais vaincu. Hargneux, courageux à l'extrême, est aussi un parfait équilibriste qui sait se dévouer pour ses couleurs.



L. TEISSEIRE

Né le 11 décembre 1919, à Saint-Laurent-du-Var (Alpes-Maritimes). Palmarès : Vainqueur Grand Prix de Nice, Grand Prix de Provence

Paris - Tours 1944. Deuxième : Milan - San Remo 1946. S'est distingué dans les Boucles de la Seine où il a effectué un beau retour. Un routier de classe bon grimpeur et rouleur de premier ordre. A aussi son mot à dire au sprint.

APRÈS LA LONGUE INTERRUPTION DES " GRANDES VACANCES "

LA TRADITION DU TOUR DE FRANCE JUGERA LES HOMMES NOUVEAUX

Le Tour de France 1947 va-t-il, après une interruption de huit ans, ressembler comme un frère à ses devanciers ? Sera-t-il aussi populaire et aussi sportif, aussi émouvant, avec ses évolutions, aussi mouvementé, aussi serré dans ses conclusions que le furent la plupart de ses précédents ?

par **Gaston BÉNAC**

de volonté qui casse le ressort au moment où il devrait être remonté. De là à conclure que les Italiens, qui possèdent un meilleur afflux nerveux, qui ne sont pas gâtés par la course de kermesse ou la course dans la cité, ne feront qu'une bouchée des nôtres et des Flamands, il n'y a qu'un pas que trop hâtivement certains franchissent sans réfléchir.

Voici, parmi les cent questions posées aux anciens du Tour, à ce groupe « d'habitues » dont le temps a grandement éclairci les rangs, celles qui nous sont posées le plus souvent.

Pour répondre de façon affirmative, il faudrait être plus qu'un de ces pronostiqueurs qui voient presque invariablement leurs prévisions démenties par les faits. Il faudrait être un devin du sport.

Ce que l'on peut avancer, cependant, sans crainte de se tromper, c'est que le Tour de France 1947 retrouvera, en un jour, sa popularité d'antan, que les foules qui accourront sur son passage seront aussi denses qu'elles le furent avant 1940. Le prestige de la grande épreuve estivale est resté intact, auprès, non seulement du public sportif, mais de tous les Français, j'ajouterais même auprès des Européens, puisque pour ne citer que deux pays, l'Italie et la Belgique, notre Tour national y est plus populaire que le sont le « Giro » et la randonnée Flandres-Wallonie.

De ce côté-là donc, aucune crainte à avoir. Le Tour 1947 attirera vers lui les 11 ou 12 millions de sportifs ou de curieux qu'il rassemblait comme un long chapelet humain sur son parcours.

Oublions le pénible Bordeaux-Paris

Mais au point de vue sportif, que va donner ce Tour de France de renaissance, avec des coureurs ou fatigués ou sous-alimentés ou mal adaptés à une aussi dure tâche ? Evidemment, si nous restions sur le pénible souvenir d'un Bordeaux-Paris décevant, fait d'éliminations successives, nous pourrions émettre les craintes les plus grandes et conclure que peu de coureurs termineront cette grande randonnée qui nécessite des qualités de courage, d'endurance que l'on ne retrouve plus qu'à de rares exceptions parmi les coureurs actuels, plus désireux de « réaliser » sans effort que de souffrir pour mériter la victoire.

Mais ce Bordeaux-Paris, couru dans la fournaise, doit constituer une exception et un avertissement en même temps. Il fut mal préparé par les concurrents et leurs directeurs... de conscience, ou pas préparé du tout. Ce qui ajouta à la souffrance provoquée par la chaleur excessive.

Pour le Tour de France, il n'en sera pas de même. Tous savent vers quelle tâche pénible ils se dirigent, aucun n'ignore qu'il faut se présenter au départ de la « Grande Boucle » et en bonne condition et reposé aussi. Aucun ne commettra la folie d'arriver au départ surentraîné, sans réserves d'énergie et de poids.

Le cyclisme français dans le Tour

Beaucoup de ceux qui, parmi les techniciens, ont décelé chez les vedettes le microbe du moindre effort provoqué par les gains trop faciles, craignent pour les Français et les Belges ce manque

Je crois, en ce qui me concerne, que le Tour de France peut revaloriser le cyclisme routier français en créant de nouvelles vedettes qui peut-être, sans doute, viendront de province. A côté d'un Kléber Piot, qui semble avoir les qualités d'un parfait Tour de France, d'un Thietard qui accumulera les points, un Fachleitner régulier, la Bretagne, le Centre, le Midi peuvent nous révéler le routier complet, celui qui monte convenablement, qui descend bien, roule et sprinte. Notre cyclisme routier a de grandes revanches à prendre, il peut les trouver s'il s'habitue à souffrir, à surmonter les défaillances, à tenir pour chercher son heure au cours des étapes du dernier tiers du parcours.

Grimpeurs et « descendeurs »

Le grimpeur espère faire le trou, le non-grimpeur compte sur les descentes pour rattraper son retard. A ces deux types de coureurs, des espoirs à peu près égaux sont permis, s'ils veulent bien se souvenir. Oui, se rappeler que si Bottecchia, Lucien Buysse, Frantz, Dewaele, Magne, Silvère Maes, Bartali gagnèrent le Tour de France parce qu'ils montaient mieux les cols que les adversaires, André Leducq, par deux fois, Georges Speicher, Roger Lapébie gagnèrent en descente. Et que de la même façon Demuysère, Guerra, Morelli, Viccini réalisèrent de confortables deuxième places, tandis que les excellents grimpeurs qu'étaient Camusso, Martano, Félicien Vervaecke, Pesenti ne purent, malgré leurs hautes qualités d'escaladeurs de cols, décrocher la première place.

Un terrain glissant

On disait, avant la guerre, que le Tour de France se gagnait dans Vars et Izoard, et Sylvère Maes semble donner raison à cette prévision. Cette fois, on soutient que c'est de Luchon à Paris que sera couru le Tour de France. C'est se montrer bien affirmatif et se contenter de formules faciles que d'émettre une telle prévision.

On oublie, en effet, trop souvent que l'homme le plus frais, même s'il est un grimpeur moyen, peut vaincre le spécialiste courant sur son terrain préféré. Le tout est de savoir dans quel état les matadors de la montre arriveront à Luchon.

Je ne vais pas plus loin sur ce terrain glissant comme l'est le col d'Allos un jour de pluie. Je souhaite simplement au grand festival routier ressuscité de nous livrer des émotions aussi belles que celles qui constituent la grande légende du Tour toujours vivant en nous.

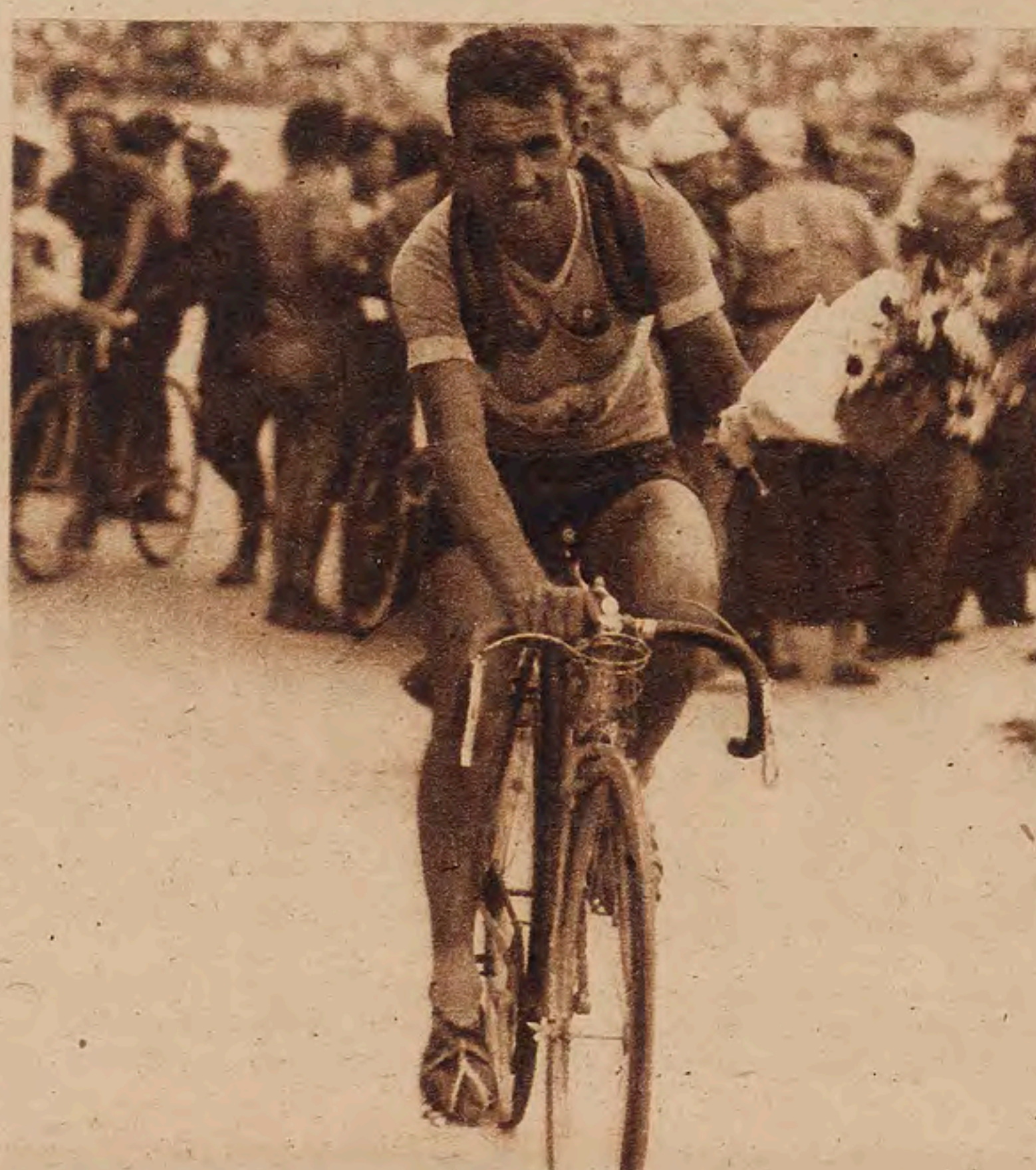
DANS LE TOUR DE FRANCE...



L. THIETARD

Né le 21 mai 1908, à Anzin (Pas-de-Calais). Un palmarès riche en places d'honneur. S'est classé 3^e de Paris - Roubaix ; 4^e dans Liège - Bastogne - Liège ; 5^e du Tour des Flandres. Fut le premier à

retenir l'attention de Léo Véron qui en fait l'homme de base de son équipe. Un routier à la classe certaine. Toujours « placé » et qui n'a jamais déçu et continuera certainement.



FACHLEITNER

Né le 27 février 1921, à Manosque (B.-Alpes). Type même du spécialiste des courses à étapes. Homme régulier, parfait grimpeur,

sera un des prétendants au titre de « Roi de la montagne ». S'est mis en vedette en remportant récemment le Circuit du Mont Ventoux devant Lazarides et Tacca. Fachleitner, également bon rouleur, ne sera pas dépaycé dans les étapes plates.



M. HUGUET

Né le 28 novembre 1918, à Ollerbes (Haute-Garonne). Palmarès : Vainqueur Grand Prix des provinces françaises 1943. Deuxième : Critérium

national 1945. Son Grand Prix du Pneumatique 1947 l'a imposé à l'attention du sélectionneur unique. Manuel Huguet, routier bien doué, bon grimpeur, sait à merveille secouer et disloquer un peloton. Un excellent attaquant.



L. CAPUT

Né le 22 janvier 1921, à Saint-Maur (Seine). Palmarès : Champion de France 1946 après une série de succès : Paris - Reims, Boucles de la

Seine et Armagnac - Paris avec Tassin. Sera le sprinter n° 1 de la formation française. Un coureur de race au déboulé souvent irrésistible. Le Circuit des Villes d'eaux où il a brillé lui a très largement ouvert les portes de la sélection.



Kléber PIOT

Né le 20 octobre 1920, à Saint-Denis (Seine). Palmarès : Vainqueur du Circuit des Villes d'eaux d'Auvergne. Kléber Piot est un champion

à la classe innée. N'hésite jamais à tenter sa chance, bon tacticien, sait toujours être dans l'échappée décisive et est aussi un homme dangereux au sprint. Dans les cols, bon grimpeur, est aussi un dégringoleur intrépide et tenace.



R. VIETTO

Né le 17 février 1914, à Rocheville (Alpes-Maritimes). Palmarès : Deuxième dans le Circuit des Villes d'eaux. Ne vit que pour le Tour de

France sur lequel il a axé toute sa saison. Une des figures légendaires de la Grande Boucle, un de ces géants de la route dont on a tant vanté les exploits. Vietto, toujours aussi farouche, disputera la course de sa vie et la gagnera peut-être.

... LE MAILLOT TRICOLORE QUE LEDUCQ, ANTONIN MAGNE, SPEICHER ET ROGER LAPÉBIE ONT CONDUIT BRILLAMMENT A LA VICTOIRE

1913 ... C'ÉTAIT MON PREMIER TOUR

par Robert CAUDRILLIERS

Doyen des reporters photographes du Tour de France

TOUR DE FRANCE... Ce n'est pas qu'une course cycliste, c'est le Tour de notre France dans toute sa beauté, dans toute sa grandeur. C'est le film estival de la vie d'un homme, avec ses joies, ses malheurs, ses efforts, ses défaillances, ses victoires.

1913... Mon premier Tour, aux côtés des coureurs, comme reporter photographe. Car vous savez que le Tour de France, en ce temps-là, existait pour les menuisiers, serruriers, artisans, artistes en puissance qui allaient de ville en ville quérir la science et le savoir. Ce Tour, avec le sport cycliste, allait connaître un essor imprévu. Il devait être le précurseur d'une magnifique épopée de l'homme à l'assaut des routes et montagnes de France avec une petite machine à peine née qui tient en équilibre par la force centrifuge.

Quelle douce émotion pour nous, au départ du Tour ! Henri Desgrange, son créateur — au nom désormais impérissable dans les annales sportives — m'écrivait : « Ami, que je vous conte une histoire... » Mais n'est-ce pas pour nous la plus belle histoire que de suivre un Tour, que d'accompagner ces héros pacifiques de la plus belle chanson de geste sportive ? Sous le soleil ardent, sur les routes poussiéreuses, dans les cols froids, nous allions fixer sur nos plaques l'espérance du départ, l'expression d'une souffrance, la grimace d'une douleur... et aussi l'éclat d'un sourire vainqueur. Toutes ces manifestations humaines dans les cadres les plus grandioses et si divers.

1898... Les premières photos paraissaient dans La Vie au Grand air où je faisais mes débuts sous la direction de Marcel Violette, fondateur du Touring-Club. Sport et photographie devaient cheminer côte à côte, liés l'un à l'autre pour toujours.

Merci, ami Desgrange, de nous avoir permis à nous, reporters photographes, de suivre la lutte pacifique de l'homme qu'est le sport. Et le monde entier se penchera sur ces images qui inviteront les gens de la Grande Terre à venir admirer les sites enchanteurs de notre douce France.



Robert Caudrilliers, notre reporter photographe, le « spécialiste du Tour », en conversation avec H. Desgrange, l'inventeur de la « Grande Boucle ».

LA GUERRE A DÉTRUIT CES



Le Tour, pièce à grand spectacle, a ses décors classiques dans le cadre desquels se jouent ses multiples tableaux dramatiques, héroïques le plus souvent, et toujours intéressants. Hélas ! la guerre est passée sur sa scène tournante. Voici le pont de Saint-André-de-Cubzac, maintenant détruit. On ne verra pas le peloton défilier sur sa voie de fer, entre ses poutres métalliques...

EN 1903, ON L'AVAIT



Ici s'élèvera
le monument Desgrange

Remember... Dans le cadre grandiose et sauvage du Galibier, tout près du ciel, surplombant un décor magnifique, au haut de la montagne, s'élèvera bientôt une statue qui commémorera le souvenir d'Henri Desgrange, le créateur de la plus grande course du monde. Ils n'oublient pas. Gianello et Leducq, deux figures de légende du Tour, sont venus déposer pieusement des fleurs à l'endroit même où s'élèvera l'effigie de l'homme dont tous les coureurs ne prononcent le nom qu'avec respect.

SITES CLASSIQUES DU TOUR



Ces maisons pittoresques aux charpentes de bois apparentes, au style très vieille France... c'était Beauvais, un des sites les plus remarquables du Tour, un peu vieillot peut-être, mais charmant. Maintenant il n'y a plus que des ruines; là encore la guerre a exercé ses ravages. Une image qui n'est plus déjà qu'un souvenir...

TRAITÉ DE FOU...

Mais grâce
à cette " folie "
Henri DESGRANGE
a créé la plus
grande épreuve
mondiale

C'EST Géo Lefèvre, ami de la première heure d'Henri Desgrange, qui se plaît à rappeler aux jeunes, séduits par l'œuvre du « patron » : « Et dire qu'en 1903 on a crié au fou... »

Folle, le Tour de France ! Folie meurtrière selon les timorés de l'époque. Mais folie d'un novateur, dont la hardiesse lucide nous permet de posséder, aujourd'hui,

Par

Félix LÉVITAN

d'hui, après plus de quarante années de vicissitudes, de hauts et de bas, la plus grande épreuve sportive mondiale !

Certes, Henri Desgrange était fou, fou à la manière d'un Lindbergh, d'un Byrd ou d'un professeur Piccard, un fou qu'anime une confiance têtue, née d'une vision anticipée des faits.

Il ne pouvait se tromper.

Il ne s'est pas trompé.

Le Tour de France n'est plus considéré comme une folie. Mais comme l'un des plus purs joyaux — sinon le plus pur — du patrimoine sportif français.

« J'ai toujours pensé, au début, me confiait un jour Henri Desgrange avant de disparaître à jamais, que je finirais sous les pierres... »

Il se trompait.

Il devait seulement vivre sous une pluie de critiques.

Car nous sommes ainsi faits, en France, que nous abreuvons toujours nos grands hommes de sarcasmes, plutôt que de les couvrir de lauriers...



Le "Père" du Tour
avec 2 vainqueurs

Un sourire qui éclaire un visage bronzé et buriné par le soleil. C'est tout Henri Desgrange, le père du Tour, en conversation avec Henri Pélissier et Leducq en 1932.

33 PETITS TOURS ET PUIS S'EN VONT...

par Jean ANTOINE

NOUS en sommes au trenté-quatrième... Il a fait couler beaucoup d'encre et pendant des mois nous n'avons osé espérer vraiment sa résurrection. Tant d'obstacles semblaient devoir s'opposer à sa marche triomphale sur les routes de France !

Le Tour 1947, c'est vraiment un miracle de la reconstruction. Avec lui montent du fond de la mémoire les souvenirs des années déjà anciennes...

Nos souvenirs.

Henri Desgrange, têtue, acharné au labeur, injuste, passionné et si attachant jusque dans la polémique, horloger merveilleux, créateur des rouages du mécanisme compliqué qui sonnait l'heure de nos enthousiasmes.

Douze fois déjà nous avons bouclé la boucle et chaque borne kilométrique réveille en nous la vision d'un exploit, fait surgir le décor si précis dans lequel s'est déroulée une petite tragédie de la route...

C'est Gordini, isolé, passant avec une heure d'avance au sommet du Tourmalet. C'est Fontan, trempant de ses larmes un maillot jaune désormais inutile, cherchant dans la nuit un forgeron pour réparer son cadre scié avec intention. C'est Binda, roi de la route, assis dans un fossé d'une route des Landes, lanterne rouge du classement et qui s'envoie, le lendemain, aérien, dans l'Aubisque. C'est Magne, sage, appliqué, prudent et sans génie, sauvé du désastre par un enfant boudeur encore inconnu et qui ne voulait pas comprendre qu'il fallait donner sa roue. C'est l'équipe de France tirant jusqu'à Gap un Leducq sanglant qui s'était ouvert le genou en tombant dans la montagne. Ce sont Guerra, Bottecchia, le petit Romain Maes, Dewaele translucide, soutenu aux rayons ultra-violet ; Speicher, roi des descentes, et Nicolas Frantz, méthodique, qui, de Paris à Paris, fixait la route pour éviter le silex nocif qui impose l'effort inutile.

Le Tour, c'est tout cela, mais c'est aussi le grand départ d'une caravane où la camaraderie renaît entre les hommes les plus opposés pour la durée des 21 étapes.

Et le Tour 1947 c'est la promesse d'une moisson plus ou moins abondante due à l'effort des champions nouveaux.

Comme vous avez raison, spectateurs du Tour, qui regardez passer la caravane, d'envier le sort de ceux qui suivent la course.

Il n'existe pas de plus beau spectacle dont le renouvellement ininterrompu s'opère de façon magique dans les plus beaux décors.



Un des instants les plus dramatiques du Tour : en 1930, l'abandon à Bourg-Madame d'Alfredo Binda, le « championissimo ». Épuisé, il renonce...

QUELQUES PARTICULARITÉS

LE PLUS JEUNE : « Apo » Lazaridès : 22 ans en octobre.

LE PLUS AGÉ : Louis Thiétard : 37 ans.

LES MOINS DE 33 ANS : « Apo » Lazaridès, Impanis, Thuayre, Bobet, Barret, Rousseau, R. Geminiani, Callens.

LES PLUS DE 30 ANS : Amberg, Tassin, A. Van Schendel, Cosson, P. Maye, Vietto, Thiétard, Cogan, J.-M. Goasmat, Bourlon, Latorre, L. Gauthier, Marcellak, Georges Martin, Delille, L. Lauk, Jo Néri, Cottur, Bizzi.

LES VAINQUEURS DE TOURS ÉTRANGERS : Kübler (Suisse 1942) ; Callens (Belgique 1945) ; Schotte (Luxembourg 1946) ; W. Van Dyck (Espagne 1947) ; Impanis (Belgique, indépendants 1946).

CEUX QUI ONT DÉJÀ COURU LE TOUR : Vietto (1934, 35, 36, 38, 39) ; Thiétard (1935, 36, 37, 39) ; A. Van Schendel (1936, 37, 38, 39) ; Amberg (1935, 36, 37) ; J.-M. Goasmat (1936, 37, 38) ; P. Maye (1936, 38, 39) ; Cosson (1937, 38, 39) ; Cogan (1935, 36) ; Tassin (1938, 39) ; Bourlon, Cottur (1938) ; Latorre (1936) ; De Korver (1939).

LES MIEUX CLASSÉS : Vietto (5^e en 1934 ; 8^e en 1935 ; 2^e en 1939) ; Cosson (3^e en 1938) ; Amberg (3^e en 1937).

A PORTÉ LE MAILLOT JAUNE : René Vietto en 1939, jusqu'au pied de l'Izoard.

ONT GAGNÉ LES ÉTAPES : René VIETTO, Aix-les-Bains - Grenoble, Gap - Digne, Nice - Cannes, Tarbes - Pau, 1934 ; Evian - Aix-les-Bains, Gap - Digne, 1935 ; Paul MAYE, Digne - Nice et Cholet - Angers, 1936 ; Léo AMBERG, Champagnole - Genève et Vire - Caen, 1937 ; Albert Van SCHENDEL, Perpignan - Montpellier, 1938 ; Bourg - Saint-Maurice - Annecy, 1939 ; Jean-Marie GOASMAT, Grenoble - Briançon, 1936 ; Elói TASSIN, Vire - Rennes, 1939.

TABLEAU ÉTABLI PAR RENÉ MÉLLIX.

SUR LES ACTEURS DU 34^e TOUR

LE TOUR DE FRANCE DANS UN FAUTEUIL...

LA Radiodiffusion française a prévu, à l'occasion du Tour de France 1947, une série de quatre émissions quotidiennes qui seront diffusées alternativement sur la Chaîne parisienne et sur la Chaîne nationale. Vous trouverez d'ailleurs tous les détails et les horaires de ces émissions dans le tableau que But-Club a tracé à l'intention de ses lecteurs.

L'émission de 7 h. 30 à 7 h. 40, sur la Chaîne parisienne, vous permettra d'assister de chez vous aux départs des différentes étapes, d'entendre les interviews des coureurs et de vous remémorer les classements de la veille.

L'émission de 12 h. 45 à 12 h. 55 sera diffusée grâce à un relais des P. T. T. d'un point quelconque de la course, pour faire entendre le passage des coureurs et leurs positions.

La tranche horaire de 16 heures ou de 17 heures, suivant la longueur de l'étape, diffusera toutes les arrivées. Enfin, la quatrième émission de 20 h. 50 à 21 h. 05, sur la Chaîne nationale, sera réservée aux classements.

...Et But et Club, avec ses deux numéros par semaine, abondamment illustrés sur le Tour de France, en sera l'image télévisée !

André BOURILLON.

1^{re} ÉTAPE. — Paris-Lille : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).
Passage : 12 h. 45 à 12 h. 55 (C. P.).
Arrivée : 16 h. 30 à 16 h. 45 (C. N.).
Commentaires : 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

2^e ÉTAPE. — Lille-Bruxelles : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).
Passage : 13 h. 35 à 13 h. 45 (C. P.).
Arrivée : 16 h. 45 à 17 heures (C. N.).
Commentaires : 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

3^e ÉTAPE. — Bruxelles-Luxembourg : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).
Passage : 12 h. 45 à 12 h. 55 (C. P.).
Arrivée : 16 h. 20 à 16 h. 35 (C. N.).
Commentaires : 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

4^e ÉTAPE. — Luxembourg-Strasbourg : mêmes heures d'émission que pour Bruxelles-Luxembourg.

5^e ÉTAPE. — Strasbourg-Besançon : mêmes heures d'émission.
Repos à Besançon : une seule émission de 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

6^e ÉTAPE. — Besançon-Lyon : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).
Passage : 12 h. 45 à 12 h. 55 (C. P.).
Arrivée : 16 h. 25 à 16 h. 40 (C. N.).
Commentaires : 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

7^e ÉTAPE. — Lyon-Grenoble : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).
Passage : 12 h. 45 à 12 h. 55 (C. P.).
Arrivée : 16 h. 40 à 16 h. 55 (C. N.).
Commentaires : 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

8^e ÉTAPE. — Grenoble-Briançon : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).
Passage : 12 h. 45 à 12 h. 55 (C. P.).
Arrivée : 16 h. 30 à 16 h. 45 (C. N.).
Commentaires : 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).
Repos le 4 juillet : une seule émission, de 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

9^e ÉTAPE. — Briançon-Digne : mêmes heures d'émission que pour la 8^e étape.

10^e ÉTAPE. — Digne-Nice : mêmes heures d'émission, sauf pour l'arrivée qui sera radiodiffusée de 16 h. 25 à 16 h. 40 (C. P.).
Repos le 7 juillet : une seule émission, de 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

11^e ÉTAPE. — Nice-Marseille : mêmes heures d'émission que pour la 8^e étape.

12^e ÉTAPE. — Marseille-Montpellier : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).

Passage : 12 h. 45 à 12 h. 55 (C. P.).
Arrivée : 16 h. 45 à 17 heures (C. N.).
Commentaires : 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

13^e ÉTAPE. — Montpellier-Carcassonne : mêmes heures d'émission que pour la 12^e étape.

14^e ÉTAPE. — Carcassonne-Luchon : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).

Passage : 12 h. 45 à 12 h. 55 (C. P.).
Arrivée : 16 h. 25 à 16 h. 40 (C. N.).
Commentaires : 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).
Le 12 juillet, repos à Luchon : une seule émission, de 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

15^e ÉTAPE. — Luchon-Pau : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).
Passage : 12 h. 45 à 12 h. 55 (C. P.).
Arrivée : 16 h. 45 à 16 h. 30 (C. N.).

Les commentaires toujours à 20 h. 50 (C. N.).

16^e ÉTAPE. — Pau-Bordeaux : mêmes heures pour les deux premières tranches d'émission (C. P.).
Arrivée à 16 h. 30 (C. N.).
Commentaires à 20 h. 50 (C. N.).

17^e ÉTAPE. — Bordeaux-Les Sables-d'Olonne : mêmes heures pour les deux premières tranches d'émission (C. P.).
Arrivée : 16 h. 40 à 16 h. 55 (C. N.).

18^e ÉTAPE. — Les Sables-d'Olonne-Vannes : mêmes heures d'émission que pour la 17^e étape.
Le 17 juillet, repos à Vannes : une seule émission de 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

19^e ÉTAPE. — Vannes-Saint-Brieuc : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).

Passage : 12 h. 45 à 12 h. 55 (C. P.).
Arrivée : de 17 heures à 17 h. 15 (C. N.).
Commentaires : 20 h. 50 à 21 h. 05 (C. N.).

20^e ÉTAPE. — Saint-Brieuc-Caen : mêmes heures d'émission pour les deux premières tranches (C. P.).
Arrivée : 16 h. 30 à 16 h. 45 (C. N.).
Commentaires : 20 h. 50 à 21 h. 05.

21^e ET DERNIÈRE ÉTAPE. — Caen-Paris : 7 h. 30 à 7 h. 40 (C. P.).
Passage : 12 h. 45 à 12 h. 55.
Arrivée : Parc des Princes, à 16 h. 25 (C. N.).

NOTA. — C. P. signifie chaîne parisienne ; C. N. signifie chaîne nationale.



Leducq a donné le meilleur de lui-même. Brisé de fatigue, sans volonté, à bout de forces, il s'assoit dans l'herbe et essuie son visage maculé de poussière d'un geste las ; le courage lui reviendra.



La rançon de la gloire. Pour échapper à des supporters trop enthousiastes et trop entreprenants, Leducq, qui vient de remporter une étape, file à l'anglaise vers un repos amplement mérité.



sans
usage
dra.



La récompense de tant d'efforts... En 1932, au Parc, le tour d'honneur du vainqueur Leducq qui vient de recevoir les palmes de la victoire. Derrière lui, Marcel Bidot.

IL Y A VINGT ANS, DANS MON PREMIER "TOUR", J'ÉTAIS PARTI DANS L'INCONNU. CETTE ANNÉE C'EST UN PEU LA MÊME CHOSE...

LE Tour de France... que de souvenirs il représente pour moi : joies, gloire, tristesses, souffrances. Après un arrêt de huit ans dû à la grande tourmente au cours de laquelle chacun de nous ne savait s'il le reverrait un jour, il revit et porte, dans les grandes cités comme dans la plus modeste chaumière, le souffle de sa renaissance.

Bien avant le départ, j'ai été pris tout entier par lui, je me suis retrouvé plongé dans son ambiance si particulière. Sa fièvre s'est emparée de mon corps, de mon esprit et vous ne pouvez savoir combien je suis heureux de suivre les péripéties de ce 34^e Tour de France, stylo en main, ce qui est moins fatigant qu'un vélo, pour le compte de But et Club et Paris-Presse.

J'ai retrouvé deux ex-camarades de l'équipe tricolore, Georges Speicher, Charles Pélissier, qui, tout comme moi, vont critiquer, mais aussi dire aux jeunes ce qu'ils auraient dû faire, ce qu'ils doivent faire, Romain Bellenger, Antonin Magne, avec qui j'ai couru et, aussi, ce qui me rajeunit, Vietto, Cogan, P. Mage, J.-M. Gasmat, Bourlon, Cosson, Thiétard, Amberg, Van Schendel, toujours dans le bain bien qu'ils eussent été du nombre de mes adversaires.

Il y a vingt ans, en 1927, pour mon premier "Tour", j'étais parti dans l'inconnu ; cette année, je dois avouer qu'il en est de même. Comment vont se comporter des hommes qui, pour la grande majorité, n'ont pas l'expérience de cette épreuve spéciale comme des courses au grand nombre d'étapes.

Un seul, René Vietto, ne vit que pour le "Tour", et ça fait treize ans

que ça dure. Mais les autres l'ont-ils bien préparé ?

J'ai couru, de 1927 à 1938, neuf Tours de France et suis, je tiens à le préciser, le recordman des victoires d'étapes, avec 25. Je l'ai gagnée deux fois (1930 et 1932), aussi je peux me permettre de dire, surtout aux jeunes qui se sont lancés dans cette magnifique aventure, due au cerveau d'Henri Desgrange : « Ne perdez jamais courage, ayez confiance, le "Tour" n'est pas impossible à boucler, tant d'autres l'ont fait avant vous, vous ont tracé le chemin. Rien ne s'acquiert sans peine, il faut savoir souffrir pour pouvoir atteindre la gloire. »

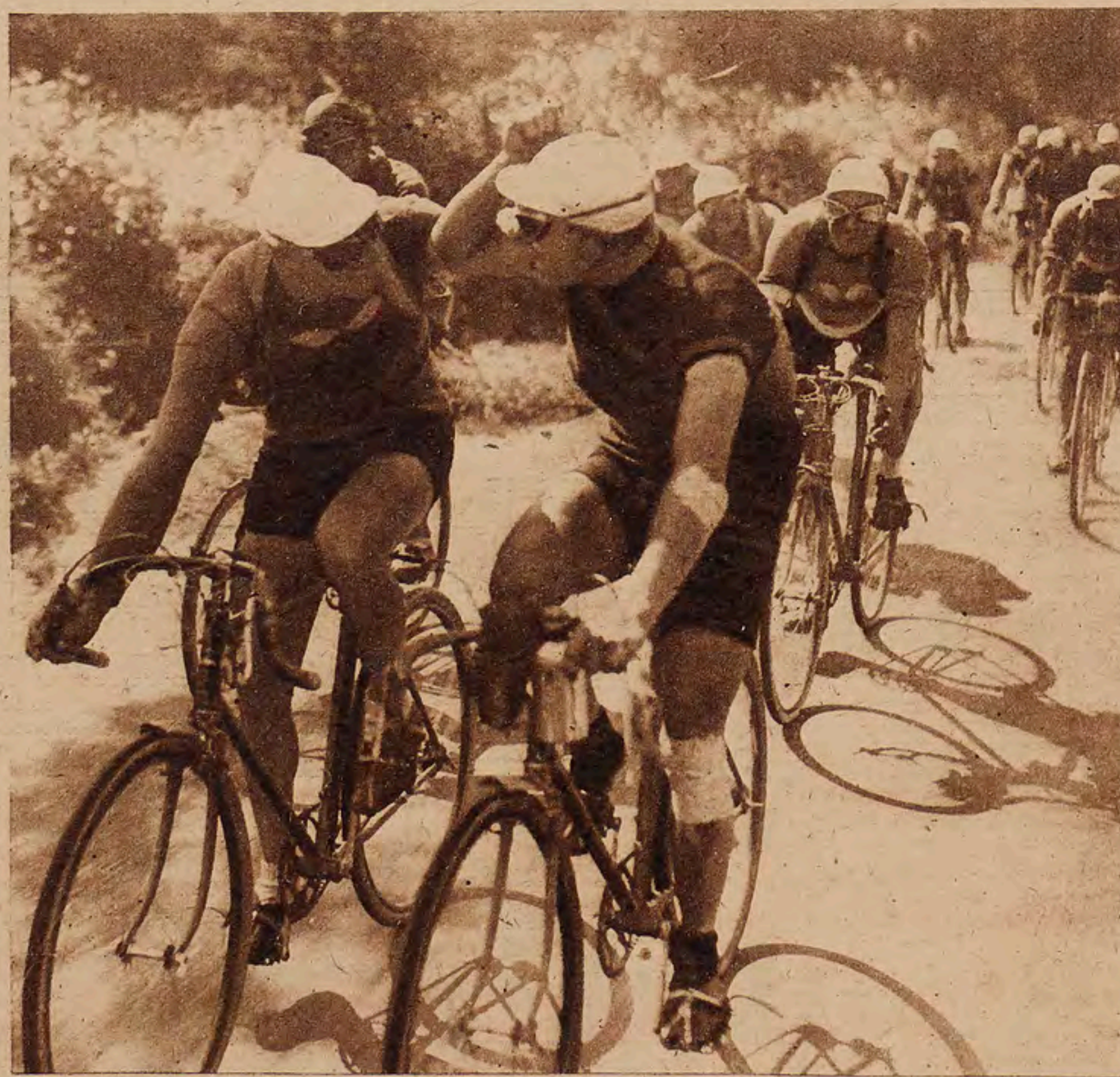
par **André LEDUCQ**

deux fois vainqueur
du Tour de France

Et si j'ai un souhait à formuler, c'est que, parmi tous les nouveaux Français, soient découverts deux ou trois futurs vainqueurs de la « grande boucle ». J'ai confiance en Idée que je vais être curieux de voir dans les cols ; en Thiétard, qui connaît à fond son métier ; en Teisseire, s'il se montre plus nerveux ; en Fachleitner, le grimpeur n° 1 de l'équipe ; en Huguet, bien que je ne le connaisse pas ; en Bobet, un jeune qui doit bien faire ; en Massal, routier complet ; en Vietto, qui a une belle chance s'il connaît la même forme que dans Monaco-Paris ; en Capul, et surtout en Kléber Piot, qui ne gagnera peut-être pas, mais qui est capable de se classer premier des Français.

Quant à Léo Véron, un ami — on ne pouvait trouver plus compétent pour diriger l'équipe tricolore — je lui souhaite beaucoup de bonheur avec dix gars comme ça sur le dos pendant vingt-six jours : il ne se marrera pas tous les soirs.

(Recueilli par René MELLIX.)



Toute la gouaille d'un titi parisien, la verve d'un Gavroche. Leducq n'a jamais engendré la mélancolie au sein du peloton. Il vient de conter une bonne histoire au Belge Demuysère qui rit de toutes ses dents.

Deux fois par semaine
pendant le "TOUR"

ANDRÉ LEDUCQ

confiera ses impressions
aux lecteurs de

But CLUB

But CLUB



1939

Ici, Sylvère Maes a
gagné le dernier Tour.

Le cadre à la fois grandiose et diabolique
de la Case Déserte de l'Isoard, où le Belge
Sylvère Maes, en 1939, a affirmé une su-
périorité qui lui permit d'être le dernier
vainqueur de la "Grande Boucle".





Le Tour de France



En 1934, au cours de la quinzième étape, René Vietto, alors jeune coureur, retournait sur ses pas dans la montagne pour donner à son chef de file, Antonin Magne, l'une de ses roues. En attendant le camion-atelier il se laissait aller au désespoir... Mais, en 1939, le sort, qui n'est pas injuste toujours, le payait de retour, Bernardoni lui donnant alors sa roue arrière, le tirant ainsi d'un mauvais pas. Retour des choses...



Au cours du repos, lors d'une demi-étape à Genève en 1935, Archambaud, Leducq, Speicher et Roger Lapébie (de g. à d.) ne dissimulent pas leur fatigue. La course a été dure.



Un bel enchevêtrement et c'est Leducq qui crie sa douleur après s'être accroché avec l'Autrichien Max Bulla, qui a fait récemment sa rentrée en Suisse, dans le Tour des Quatre Cantons.



Nicolas Frantz... Un nom que les anciens n'ont pas oublié. Un nom que les jeunes ont appris à admirer. Frantz fut un grand spécialiste du Tour à une époque où le règlement était si dur qu'il contraignait les coureurs à réparer sur place en cas d'accident. Ici, le Luxembourgeois cherche un mécanicien. A sa droite, Meunier. La scène se passe à Longuyon en 1928. C'était l'époque des tours héroïques. C'est loin tout ça, très loin. Un souvenir...

Quatre cent actes divers



Blessé dans une terrible chute, A. Magne fut contraint à l'abandon en 1935. Encadré par Leducq et Archambaud, il quitte son hôtel, souriant malgré sa douleur, appuyé sur une canne. Ses camarades vont reprendre la route pour une nouvelle étape.



Sévèrement marqués par la fatigue qui immobilise et crispe leurs traits, Sylvere Maes, Canardo et Speicher arrivent au sommet du col de Soulor, épuisés...



C'est la chute, soudaine, brutale... Lowie qui a dérapé s'est effondré lourdement sur la route juste devant une moto. C'est la seconde fois qu'il tombe...



Encore un drame de la route. Archambaud est tombé en pleine vitesse. Plus qu'à demi assommé, il se tient la tête.



En 1939, peu avant l'arrivée à Marseille, une chute collective qui a fait des dégâts. Plusieurs coureurs sont tombés enchevêtrés les uns sur les autres. Trois sont relevés, un n'est pas encore à terre, mais il lui sera impossible de rétablir son équilibre. Un acte tragique.

DANS LA NEIGE...



Dans le Tour, les intempéries jouent leur rôle. Voici là neige qui rend dangereuse la route plus glissante encore, qui mord et attaque l'épiderme. Trueba en 1933, premier au Galibier, n'en a cure. Il grimpe.

But CLUB

paraîtra deux fois par semaine pendant le Tour de France.

- LE LUNDI, en bistr.
- LE JEUDI, en veri.

Une formidable équipe d'envoyés spéciaux :

GASTON BÉNAC
FÉLIX LÉVITAN
CLAUDE TILLET
RENÉ MELLIX
ROGER FLAMBART
FERNAND TRIGNOL
et **JEAN ANTOINE**

ANDRÉ LEDUCQ

deux fois vainqueur du Tour jugera les hommes de 1947

Des photographes de qualité : Henri Letondal, Angelo Maso, Dousset, Carpentier et Héry

SOUS LA PLUIE...



Sous une pluie diluvienne, en 1939, à Carvin, Archambaud fonce en tête soulevant une gerbe d'eau à son passage dans les rues inondées. Les voitures elles-mêmes, noyées par la pluie, étaient stoppées.

But CLUB

Directeur : **GASTON BÉNAC**

Rédacteur en Chef : **FÉLIX LÉVITAN**

DIRECTION - VENTE - PUBLICITÉ :
100, Rue de Richelieu, PARIS
Téléph. : RICH. 81-55 et la suite

RÉDACTION - ADMINISTRATION :
124, Rue Réaumur, PARIS
Téléph. : GUT. 75-20 et la suite

ABONNEMENTS :
6 mois 250 francs
1 an 450 —

COMPTE COURANT : PARIS 5390.08

DIRECTEURS-GÉRANTS :
MM. BARRÈS et VERRIÈRES

Société Nationale des Entreprises de Presse. — Imprimerie de Clichy.

100.000 FRANCS DE PRIX pour le CONCOURS des COLS PYRÉNÉENS ET DE LA COURSE CONTRE LA MONTRE

Quel est le coureur qui totalisera le plus de points dans les 4 cols pyrénéens ? Quels sont ceux également qui accompliront la meilleure performance dans la course de 130 kilomètres contre la montre.

But CLUB

ouvre un concours qui sera clos le 10 juillet à minuit, et qui est doté de 100.000 francs de prix.

Lire le règlement dans **Paris-press**

et

Le Parisien

ÉQUIPES NATIONALES

BELGES

Fond noir, ceinture jaune et rouge

- | | |
|--------------|------------|
| 1. BREUER | 6. MOLLIN |
| 2. CALLENS | 7. OREEL |
| 3. GYSELINCK | 8. RENDERS |
| 4. IMPANIS | 9. SCHOTTE |
| 5. MATHIEU | 10. SERCU |

HOLLANDAIS

Blanc, ceinture rouge

- | | |
|----------------------|------------|
| 11. JANSSEN | 14. VOOREN |
| 12. SCHELLINGERHOUDT | 15. X... |
| 13. SYEN | 16. X... |

ÉTRANGERS DE FRANCE

- | | |
|---------------|---------------|
| 17. CAMELLINI | 19. JOLY |
| 18. GALLIUSI | 20. KLABINSKI |

ITALIENS

Bleu azur

- | | |
|---------------|-------------|
| 21. BERTOCCHI | 26. COTTUR |
| 22. BIAGIONI | 27. RONCONI |
| 23. BIZZI | 28. TACCA |
| 24. BRAMBILLA | 29. X... |
| 25. CORRIERI | 30. X... |

SUISSES

Fond rouge, croix blanche

- | | |
|--------------|-------------------|
| 31. ADLISMIE | 35. G. WEILENMANN |
| 32. AMBERG | 36. L. WEILENMANN |
| 33. LANG | 34. TARCHINI |

LUXEMBOURGEOIS

Fond rouge, ceinture bleu et rouge

- | | |
|---------------|----------------|
| 37. BINTUER | 39. GOLDSCHMIT |
| 38. DIEDERICH | 40. KIRCHEN |

FRANÇAIS

Fond bleu, ceinture blanc et rouge

- | | |
|-----------------|---------------|
| 41. BOBET | 46. MASSAL |
| 42. CAPUT | 47. PIOT |
| 43. FACHLEITNER | 48. TEISSEIRE |
| 44. HUGUET | 49. THIETARD |
| 45. IDEE | 50. VIETTO |

ÉQUIPES RÉGIONALES

ILE-DE-FRANCE

Vert

- | | |
|------------------|--------------|
| 51. BARRET | 56. L. LAUCK |
| 52. BONNAVENTURE | 57. LUCAS |
| 53. CAFFI | 58. MAYE |
| 54. COSSON | 59. MULLER |
| 55. DIOT | 60. THUAYRE |

OUEST

Fond blanc, bande rouge

- | | |
|--------------|--------------|
| 61. BOCQUET | 66. MAHE |
| 62. COGAN | 67. PONTET |
| 63. GOASMAT | 68. ROBIC |
| 64. GUEGAN | 69. ROUSSEAU |
| 65. LE STRAT | 70. TASSIN |

NORD-EST

Mi-bleu, mi-jaune

- | | |
|---------------|-----------------|
| 71. AUDIER | 76. L. GAUTHIER |
| 72. DE MUER | 77. DE GRIBALDY |
| 73. DESPREZ | 78. MARCELLAK |
| 74. DEVRESSE | 79. G. MARTIN |
| 75. DORGEBRAY | 80. |

SUD-OUEST-CENTRE

Fond gris, ceinture bleue

- | | |
|------------------|--------------|
| 81. BERRINI | 86. LATORRE |
| 82. BOURLON | 87. LEVEQUE |
| 83. DANGUILLAUME | 88. MACORIG |
| 84. DOLHATS | 89. NERI |
| 85. GEMINIANI | 90. PIERACCI |

SUD-EST

Fond violet, bande verticale blanche

- | | |
|-----------------|----------------|
| 91. BONNET | 96. GNAZZO |
| 92. CHIBANE | 97. LAZ. RIDES |
| 93. FAUTRIER | 98. P. NERI |
| 94. B. GAUTHIER | 99. PERNAÇ |
| 95. GIGUET | 100. REMY |



Décor classique entre tous : la lente traversée par le peloton des Landes, où les pins saignants dégagent une enivrante odeur de résine.



Je souhaite bonne chance à Léo Véron...

par **Henri Boudard**

directeur technique de l'équipe de France
de la Course du Tour : Monaco-Paris

LE Tour de France 1947 doit être la grande année de l'équipe de France qui comporte en son sein de brillantes individualités. Pourtant, les teams régionaux et étrangers ne sont point à dédaigner et il existe certaine équipe belge qui pourrait tenir la dragée haute à nos tricolores et même les mettre en échec.

Cette opinion n'est pas seulement basée sur la valeur des éléments connus et cotés de « l'escadron noir », mais davantage sur l'énorme atout que présente pour la Belgique l'appoint d'un directeur technique de la classe de Karel Steyaert.

Ce dernier possède à fond la science du « Tour ». Il a, ne l'oublions pas, amené à son pays la victoire en 1939, année où triomphèrent Sylvere Maes au classement individuel et la Belgique au Challenge international. Il dispose en outre de sa plume de journaliste et je ne pense pas qu'outre-Quicrain ses avis, ses conseils, ses mercuriales ne soient pas pris en considération. Il part donc avec des atouts majeurs.

Pourtant, je fais confiance à son ami et adversaire d'occasion Léo Véron qui va — après moi — avec beaucoup plus de compétence et de talent, diriger l'équipe de France.

Mon successeur a pu suivre les épreuves de l'année et se faire une opinion sur la valeur de nos nationaux. Il a su, lui, le temporisateur,

faire confiance immédiate à un « tout neuf », Louison Bobet, qu'il n'a pu juger — je m'excuse si je fais erreur — que sur sa victoire du circuit des « Boucles de la Seine ». Mais il a patiemment confectionné son team en directeur sportif averti et les éléments sûrs forment l'ossature de ce dernier.

Il bénéficie en outre de l'affectueuse et respectueuse amitié de ses ressortissants qui connaissent et apprécient ses qualités de meneur énergique, mais compatissant, sa science de la course, son astuce, son habileté manœuvrière...

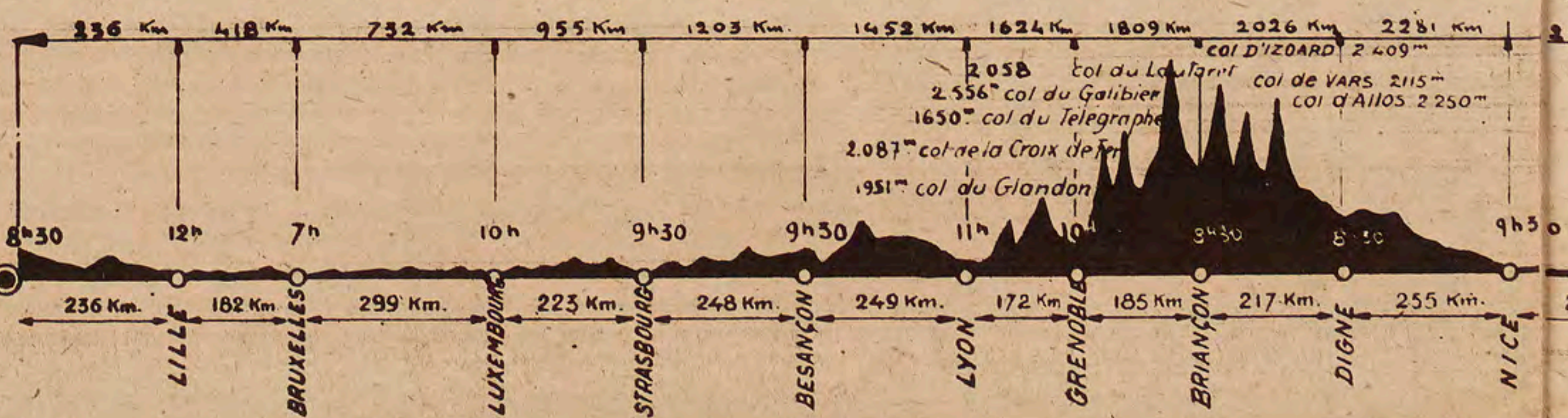
Et si j'ai tout lieu de croire à une victoire française parce que nos représentants sont qualifiés pour y prétendre, je crois aussi que celle-ci sera façonnée par l'avisé Léo Véron qui oubliera au soir, que je souhaite triomphal, du 20 juillet ses soucis et ses tracasseries du Tour 1947.



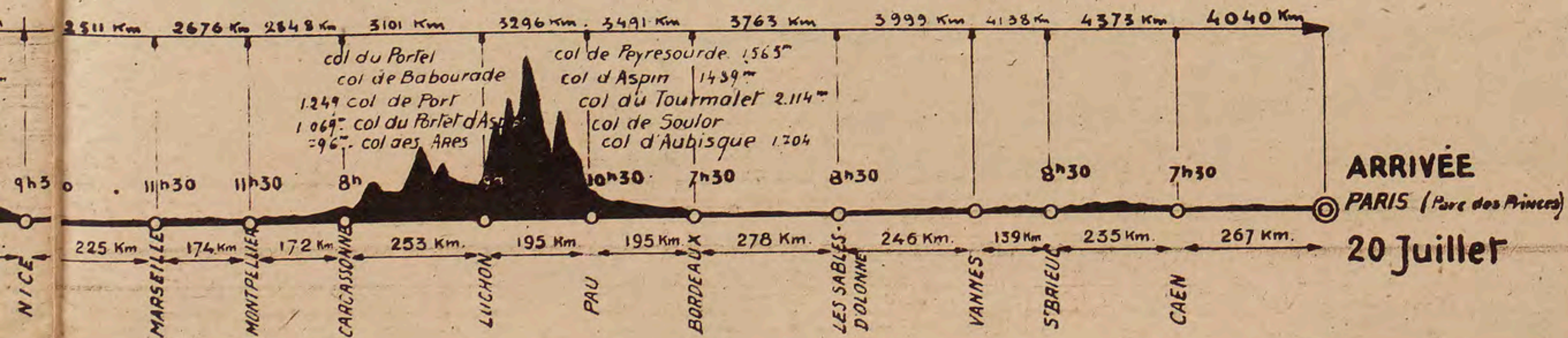
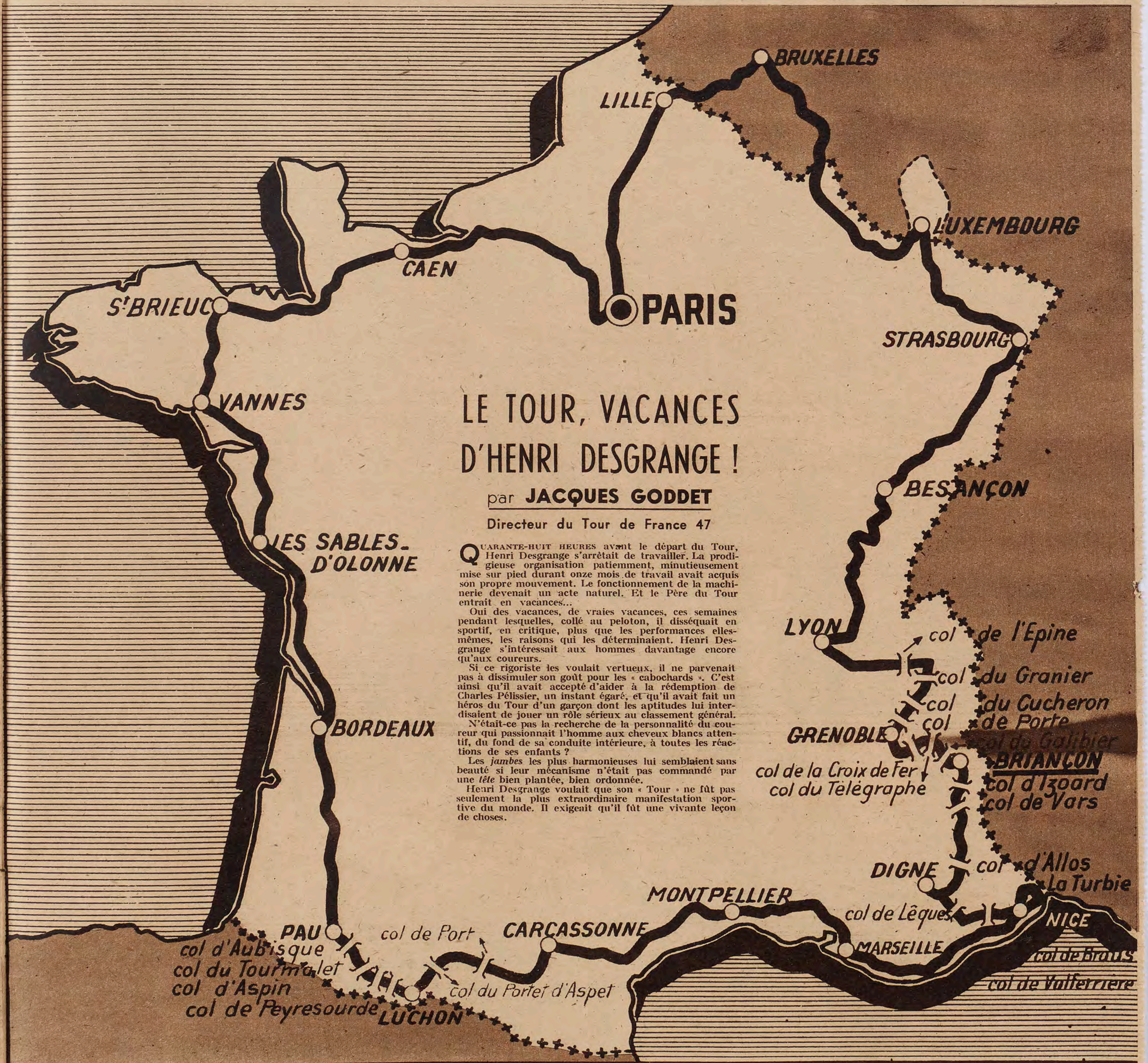
La noblesse du Tour... Sur la route blanche brûlée de soleil, trouée au sein d'une forêt de pins, le peloton s'étire dans un décor sylvestre. Ce sont les premières pentes du fameux col d'Allos, et bientôt le groupe compact sera disloqué...

But CLUB
(F.)

DÉPART
PARIS
25 Juin

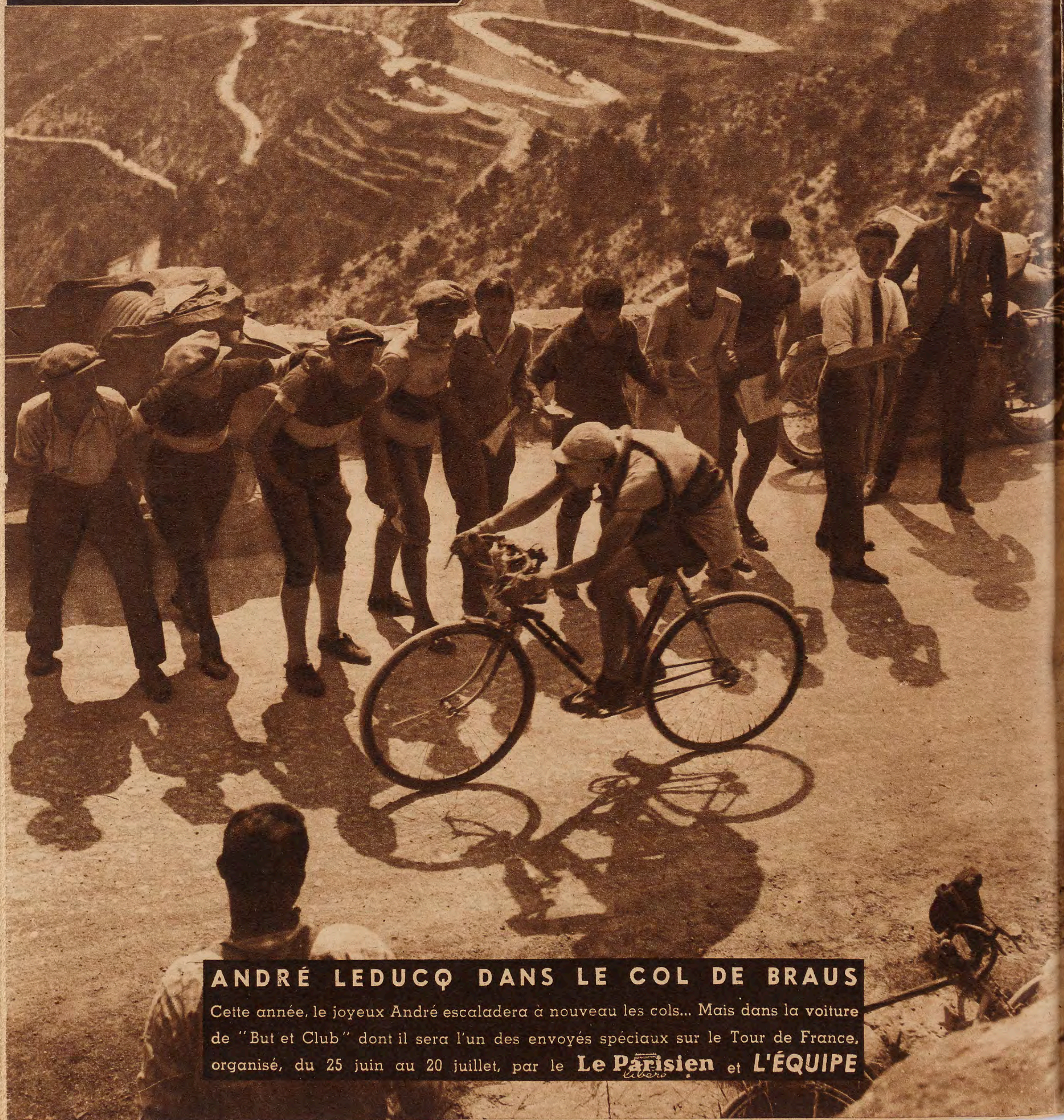


LES 21 ÉTAPES DU TOUR ET LEUR PROFIL



But CLUB

But ^{et} CLUB



ANDRÉ LEDUCQ DANS LE COL DE BRAUS

Cette année, le joyeux André escaladera à nouveau les cols... Mais dans la voiture de "But et Club" dont il sera l'un des envoyés spéciaux sur le Tour de France, organisé, du 25 juin au 20 juillet, par le **Le Parisien** ^{Libéré} et **L'ÉQUIPE**